

## Consultazione – Modulo Commenti

**Regolamento:** “Regolamento recante disposizioni sul contenimento dell’inquinamento acustico nell’intorno aeroportuale

Commento					Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC Inerente il commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Nome dell'organizzazione o del soggetto che commenta	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina	Nota Bibliografica Normativa di riferimento				
1	Comitato Riduzione Impatto Ambientale Aeroporto di Ciampino (CRIAAC)	5	5		In via preliminare dobbiamo dichiarare - a titolo di premessa - che <b>non riteniamo che il Consiglio di Amministrazione di ENAC possa avocare i diritti per l’emanazione di norme (pur di natura tecnica) che superino i poteri conferiti ad un Ente tecnico di secondo livello e che andrebbero in conflitto con l’Autorità ed i diritti dei Ministeri richiamati dalle diverse norme a partire dalla L. 447/1995 e seguenti.</b>			
2	Comitato Riduzione Impatto Ambientale Aeroporto di Ciampino (CRIAAC)		5		In rete è reperibile la sentenza della Corte di Cassazione Sezioni Unite n. 23031 del 2 novembre 2007 che chiaramente indica il valore di una Circolare all’interno della gerarchia dei diversi atti amministrativi e quindi riteniamo che il proposto regolamento ENAC andrebbe a collidere con tale sentenza <a href="https://def.finanze.it/DocTribFrontend/decodurnu...">Dipartimento Finanze https://def.finanze.it/DocTribFrontend/decodurnu...</a>			

3	Comitato Riduzione Impatto Ambientale Aeroporto di Ciampino (CRIAAC)	6	4	<p>Nelle premesse della bozza di regolamento si richiama il seguente testo:</p> <p><i>“ad ultimo, è stato introdotto il regolamento (UE) n. 598 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 aprile 2014, che istituisce norme procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione aventi un traffico superiore a 50.000 movimenti di velivoli per anno di calendario e abroga la direttiva 2002/30 CE. in particolare, il regolamento si basa sul concetto di approccio equilibrato introdotto dalla risoluzione A33/7 del 2001 dell'International Civil Aviation Organization (ICAO) e richiamato nel documento 29 del 2016 dell'European Civil Aviation Conference e (ECAC).”</i></p> <p>Si ricorda che i Regolamenti Europei, per loro natura, all'atto della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale Europea, sono immediatamente validi per tutti i Paesi dell'Unione e quindi non necessitano di un ulteriore regolamento emanato da un Ente tecnico di secondo livello.</p> <p>Inoltre, riteniamo che l'ENAC - in quanto Ente in parte condizionato per le proprie entrate dal volume del volato e di altri Servizi erogati di supporto al volo - non possa essere riconosciuto come Autorità rientrante nella tipologia declinata dal comma 2 dell'art. 3 del regolamento europeo 598 del 16/4/2014 citato.</p>			
---	--	---	---	--	--	--	--

					( <a href="https://enac.portaleamministrazionietrasparente.it/pagina730_bilanci.html">https://enac.portaleamministrazionietrasparente.it/pagina730_bilanci.html</a> )			
4	Comitato Riduzione Impatto Ambientale Aeroporto di Ciampino (CRIAAC)	4	5		La Nota n. 6513 del 15 febbraio 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, citata nelle premesse a supporto della decisione del Consiglio di Amministrazione ENAC in riferimento alla necessità del nuovo regolamento oggetto della presente, non è reperibile negli strumenti di trasparenza degli atti amministrativi online e quindi non rispetta i diritti fissati per la Cittadinanza Digitale e, di conseguenza, riteniamo che sia una semplice nota interna di indirizzo da non considerarsi (e da non citare) come atto amministrativo valido.			
5	Comitato Riduzione Impatto Ambientale Aeroporto di Ciampino (CRIAAC)	2	4		Nelle premesse della bozza di Regolamento ENAC si legge: “in tale prospettiva, si rende necessario stabilire il clima acustico nell’intorno aeroportuale attraverso criteri oggettivi e misurabili, oltre che verificare il mantenimento delle condizioni per limitare l’inquinamento acustico entro limiti accettabili per la <b>tutela dell’ambiente e della salute;</b> ”  <b>L’ENAC non ha mai ricevuto alcuna attribuzione di autorità in riferimento alla tutela dell’ambiente e della salute.</b> Riteniamo quindi fuorviante fare implicitamente riferimento a tali competenze a supporto della necessità di emanazione del regolamento in oggetto con il pericolo che tale regolamento vada a confliggere con norme legittimamente			

				<p>emanate dai Ministeri direttamente delegati.</p> <p>Ci preme inoltre fare riferimento all'art. 41 della Costituzione Italiana per ricordare che in caso di necessità di maggiore riduzione dei voli (a protezione della salute pubblica in contrasto con l'iniziativa privata) probabilmente già esistono gli strumenti legislativi adeguati (vedi DM Costa 345/2018) mentre in caso di volontà di aumento del carico di voli su un determinato aeroporto <b>riteniamo che non possa l'ENAC, ente tecnico di secondo livello, agire scavalcando i Ministeri competenti sopra citati.</b></p>			
6	<p>Comitato Riduzione Impatto Ambientale Aeroporto di Ciampino (CRIAAC)</p>	4 e 5	5	<p>Per quanto attiene alla pretesa di ENAC (pagina 5 della "Bozza di Regolamento") di essere stata designata quale "Autorità Nazionale competente" <b>in base all'articolo 2 del Dlgs 25 luglio 1997, n. 250 per l'adozione di restrizioni operative, vogliamo ricordare che tale articolo 2 punto 1 attribuisce a ENAC esclusivamente funzioni operative di natura tecnica e costituisce l'Ente aggregando al suo interno strutture anch'esse esclusivamente di natura operativa e tecnica, preesistenti in ambito Direzione Generale Aviazione Civile del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.</b></p> <p>Mentre all'articolo 2 punto 2 lascia, in ambito Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, alla Direzione Generale Aviazione Civile, le ben più importanti "funzioni inerenti all'analisi del mercato del trasporto aereo, ai rapporti con le sedi</p>			

internazionali ed al collegamento con la politica comunitaria, alla valutazione dei piani di investimento nel settore aeroportuale in relazione al volume complessivo del traffico aereo, nonché funzioni di supporto, nel settore dell'aviazione civile, all'attività di indirizzo, vigilanza e controllo del Ministro dei trasporti e della navigazione e di inchiesta sui sinistri aeronautici”

<https://www.normattiva.it/atto/caricaDettaglioAtto?atto.dataPubblicazioneGazzetta=1997-07-31&atto.codiceRedazionale=097G0285&atto.articolo.numero=0&atto.articolo.sottoArticolo=1&atto.articolo.sottoArticolo1=0&qId=073c28bd-f01c-425b-819e-73d1876f9ab5&tabID=0.9366700755358016&title=lbl.dettaglioAtto> )

(Gazzetta Ufficiale n. 177 del 31-07-1997:

<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/1997/07/31/177/sg/pdf> )

D’altro canto, l’articolo 1 punto 2 del Dlgs 25 luglio 1997, n. 250, riporta che “2. **L’E.N.A.C. è sottoposto all’indirizzo, vigilanza e controllo del Ministro dei trasporti e della navigazione.**” Ministero che non ha alcuna attribuzione di responsabilità per quanto attiene aspetti relativi alla tutela dell’ambiente e della salute e, pertanto, non può attribuire a ENAC alcuna funzione in tale direzione.

	Comitato Riduzione Impatto Ambientale Aeroporto di Ciampino (CRIAAC)	Art. 5	9	<p><b>L'articolo 5, nel suo insieme è da rigettare per intero, dato che in nessuna sua parte tiene conto della Normativa esistente e delle relative procedure.</b></p> <p><b>È da cassare, in maniera particolare l'articolo 5 punto 5 che recita:</b></p> <p>“Le restrizioni operative, anche se già introdotte alla data di entrata in vigore del presente Regolamento, sono sottoposte ad una nuova valutazione concernente la loro concreta idoneità a contenere il rumore aeroportuale. Tale verifica può condurre anche alla modifica o alla revoca del provvedimento adottato, periodicamente e ogni volta in cui si verifichi un evento tale da giustificare un nuovo apprezzamento.”</p> <p>In sostanza, <b>ENAC, Ente tecnico di secondo livello, che non ha alcun titolo per emettere alcunché di superiore ad una circolare interna senza alcun riflesso fuori dal perimetro dell'Ente</b>, pretende, in qualunque momento e a suo insindacabile giudizio di poter modificare o revocare una restrizione operativa, <b>Restrizione che, per i residenti potrebbe fare la differenza tra dormire e non dormire la notte.</b></p>			
--	--	--------	---	---	--	--	--

Vale la pena a questo punto ricordare come la **sentenza della Corte di Cassazione Sezioni Unite n. 23031 del 2 novembre 2007**, conceda a ENAC ristrettissimi margini che gli concedono di emettere solo circolari nei ristrettissimi confini della sola ENAC e che possono essere legittimamente disapplicate anche dalle strutture sottordinate dello stesso Ente.

*Dipartimento Finanze*  
<https://def.finanze.it/DocTribFrontend/decodeurn>...

**In sintesi:**

**all'articolo 2 del Dlgs 25 luglio 1997, n. 250, ad una semplice lettura della declaratoria in esso contenuta, evidenza come ENAC sia stato creato esclusivamente come Ente tecnico e operativo attribuisce , infatti l'Articolo 2 punto 1 del citato Dlgs 250 recita:**

“1. L'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.), salvo quanto previsto nel comma 2, esercita le funzioni amministrative e tecniche già attribuite alla Direzione generale dell'aviazione civile (D.G.A.C.), al Registro aeronautico italiano (R.A.I.) ed all'Ente nazionale della gente dell'aria (E.N.G.A.) ed in particolare provvede ai seguenti compiti:

				<p>a) regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo, nonché tenuta dei registri e degli albi nelle materie di competenza;</p> <p>b) razionalizzazione e modifica delle procedure attinenti ai servizi aeroportuali, secondo la normativa vigente ed in relazione ai compiti di garanzia, di indirizzo e programmazione esercitati;</p> <p>c) attività di coordinamento con l'Ente nazionale di assistenza al volo e con l'Aeronautica militare, nell'ambito delle rispettive competenze per le attività di assistenza al volo;</p> <p>d) rapporti con enti, società ed organismi nazionali ed internazionali che operano nel settore dell'aviazione civile e rappresentanza presso gli organismi internazionali, anche su delega del Ministro dei trasporti e della navigazione;</p> <p>e) istruttoria degli atti concernenti tariffe, tasse e diritti aeroportuali per l'adozione dei conseguenti provvedimenti del Ministro dei trasporti e della navigazione;</p> <p>f) definizione e controllo dei parametri di qualità dei servizi aeroportuali e di trasporto aereo nei limiti previsti dal regolamento di cui all'<a href="#">articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537</a>;</p> <p>g) regolamentazione, esame e valutazione dei piani regolatori aeroportuali, dei programmi di</p>			
--	--	--	--	--	--	--	--



				<p>intervento e dei piani di investimento aeroportuale, nonché eventuale partecipazione all'attività di gestione degli aeroporti di preminente interesse turistico e sociale, ovvero strategicoeconomico.”</p> <p><b>E in nessuna sua parte tale Articolo indica che Enac possa avere una qualsiasi funzione normativa. Infatti la parte normativa in merito a rumore e inquinamento aeroportuale è onere del Ministero dell’Ambiente, del Ministero della Salute, delle Regioni e delle Agenzie a carattere nazionale e regionale che supportano l’azione di tali Ministeri.</b></p> <p>Inoltre, il Dlgs 250/1997 all’Articolo 1 punto 2 recita: “L'E.N.A.C. è sottoposto all'indirizzo, vigilanza e controllo del Ministro dei trasporti e della navigazione.”</p> <p><b>Il quale Ministero dei Trasporti e della Navigazione non ha alcuna attribuzione di potere in direzione di ambiente e salute.</b></p> <p><b>Quindi quanto sostenuto da ENAC a pagina 5 punto 4 in merito ad una presunta attribuzione di potere datagli con “La Nota n. 6513 del 15 febbraio 2017” ENAC avrebbe ricevuto dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti una attribuzione di potere, appare scarsamente credibile, sia per il reale contenuto degli Articoli 1 e 2 della Legge 250/1997 istitutiva di ENAC, sia</b></p>			
--	--	--	--	---	--	--	--

perché il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti non ha alcuna competenza in materia di Ambiente e Salute.

Tutto quanto esposto disegna un fragilissimo e scarsamente credibile supporto all'intero disegno di **“Regolamento recante disposizioni sul contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale”**

Quindi, in funzione di quanto realmente contenuto negli Articoli 1 e 2 del Dlgs 250/1997

Verificabile a questo Link:

<https://www.normattiva.it/atto/caricaDettaglioAtto?atto.dataPubblicazioneGazzetta=1997-07-31&atto.codiceRedazionale=097G0285&atto.articolo.numero=0&atto.articolo.sottoArticolo=1&atto.articolo.sottoArticolo1=0&qId=7b906ce5-2b5b-4f2f-ba66-e237ac00ff33&tabID=0.8184231553518186&title=lbl.dettaglioAtto> )

Sia in base a quanto previsto dalla sentenza della Cassazione a Sezioni Unite n. 23031 del 2 novembre 2007, sui reali poteri che un Ente tecnico di secondo livello ha in termini normativi,

Verificabile a questo Link:

[Dipartimento Finanze  
https://def.finanze.it/DocTribFrontend/decideurnu...](https://def.finanze.it/DocTribFrontend/decideurnu...)



